

消費生活様式の持続可能型社会への対応に関する準備的考察

著者	齊藤 基雄
雑誌名	星薬科大学一般教育論集
号	30
ページ	59-73
発行年	2012
URL	http://id.nii.ac.jp/1240/00000262/

消費生活様式の持続可能型社会への 対応に関する準備的考察

齊藤基雄

A Note on Correspondence to the Sustainable Society for the Consumer Life Style.

SAITO Motoo

1. はじめに

昨年の東日本大震災による東京電力福島第一原子力発電所事故の影響により、環境に配慮した消費生活様式の内容と方向性に関する議論が盛んになりつつある。環境に配慮した生活様式については、従来から、グリーンコンシューマー運動やスローフード運動、ロハスなどが取り組まれてきた。これらの運動の概要については4節で後述するが、個人の身体内の健康問題に直結して、食料品や日用雑貨などの安全性を対象に論じられることが多く、そのような問題の種類において、社会的・経済的背景を捉えた議論はまだ盛んとはいえない。

原発のコストに関する議論を取り掛かりに、環境被害の社会的・経済的背景への接近を図る動きも活発になりつつあるものの、それではなぜ今日に至るまで原発のリスクに対して、従来の費用体系が社会的に受け入れられてきたかへの考察はあまりみられない。これは、原発問題のみならず、温室効果ガス排出量の増加による気候変動問題におけるモータリゼーション中心社会の見直しの是非についても当てはまる。

このように、人々の生産活動の結果である消費財（食品や雑貨など）のもたらす環境被害への関心が高い一方で、生産・消費活動の手段である中間財（電

力や交通手段など) によるそれが低い傾向は、震災前とあまり変わっていないものと考えられる。もちろん、原発事故も、放射線の人体への影響という点において、個人の身体内の健康問題に直結するものであるが、問題の原因がその存廃において社会的合意を必要とする中間財であるだけに、消費財のように個人の購買行動の変化によって、市場社会で提供される財やサービスの量や組み合わせが容易に変わり得るという性質のものではない。

本稿は、中間財のもたらす環境問題を視野に含めた、消費生活様式の持続可能型社会への対応の可能性を主題として、関連用語の定義の再確認に始まり、これまでの議論や先行研究の概要を踏まえつつ、今後の総合的研究に発展させるために必要な項目・指針をまとめることを目的とする。

2. 中間財におけるエネルギー消費と環境負荷－電力と交通を例に

現代消費社会は、エネルギーの大量消費を前提に成り立っているといえる。とりわけ近年は、経済活動の地球規模化（ひと・もの・かねの回転率の上昇）に伴い、食料品や日用雑貨からその他工業製品に至るまで、生産・流通・消費の各段階において、エネルギーの消費とそれに伴う廃棄物の増大が、工業先進国はもとより、新興工業国にまで進んでいる。

1) 電力

まず、原発に関する問題を考えるにあたり、国内の電力需給の現況を捉えることとする。資源エネルギー庁『エネルギー白書 2011』によると、電力消費量の推移は、1970 年度が 2,730 億 kWh、1990 年度が 6,780 億 kWh であったのに対し、2010 年度は 9,310 億 kWh であった¹⁾。つまり、1970 年度の約 3.5 倍、1990 年度の約 1.4 倍の電力を消費したことになる。

一方、電力供給量（発電量）は、1970 年度が 2,939 億 kWh、1990 年度が 7,376 億 kWh であったのに対し、2010 年度は 9,762 億 kWh であった。ちなみに、これらのうち原子力発電のシェアは、1970 年度が 1.6%、1990 年度が 27.3%であったのに対し、2010 年度は 30.8%にまで上昇した²⁾。以上から、電力需要の増加に対応する発電量の増強を、原子力発電が支えてきた構図がうかがえる。

原子力発電が肯定されてきた理由として、内閣府原子力委員会『原子力白書』では、次のように説明している。「原子力発電が注目されるのは、①燃料であるウランは海外から輸入しているが、ウランは特定の地域に偏在せず政情の安定した国々で産出されていること、②燃料のエネルギー密度が高いため、大量のエネルギー供給を担うための燃料の備蓄が容易であること、③燃料の輸入制約が発生しても相当長期にわたって原子力発電所の運転を継続することが可能であること、④発電過程で温室効果ガスを発生しないこと等の特徴を有しているからです」³⁾。とりわけ、他の手段と比較した発電量の安定性と、温室効果ガス対策に関しては、近年強調されているところである。

2) 交通

中間財における環境問題といえば、原発事故のほかに、温室効果ガス排出量増加による気候変動問題⁴⁾も、エネルギー消費の大量化に伴って生じたものといえる。国立環境研究所温室効果ガスインベントリオフィス『日本の温室効果ガス排出量データ』⁵⁾によると、わが国の全温室効果ガス排出量のうち、統計のとられた京都議定書基準年（1990年）以降、二酸化炭素の比率が毎年90%以上であるという。こうした点から、いわゆる地球温暖化対策の大半が、CO₂抑制策を意味することとなっている。

わが国の温室効果ガスの総排出量は、上記の排出量データによると、基準年（1990年）のCO₂換算1,261.3百万tから、2010年には同1,258.0百万tに減少しているが、これらのうちCO₂を取り出すと、基準年（1990年）の1,144.1百万tに対し、2010年には1,191.9百万tに増加している。

先に、原子力発電は発電過程でCO₂を排出しないために温室効果ガス対策に貢献できるとされている点について触れたが、京都議定書基準年（1990年）の原発発電量が2,014億であったのに対し、2010年には3,004億kWhであり、49.2%の増加となっている。これにくらべて、CO₂の排出量は、同時期で4.2%の増加であった。つまり、原発依存を高めても、それでCO₂排出の主因である化石燃料の燃焼を伴う消費行動は何ら減っていないことがここからわかる。

そこで、CO₂排出量を押し上げてきた原因をみしてみる。

『日本の温室効果ガス排出量データ』によると、CO₂ 間接排出量⁶⁾の部門別推移では「産業」「運輸」部門のうち、次の比率が突出している。2010 年は、産業部門 (35.4%) のうち「鉄鋼」が 13.9%、運輸部門 (19.5%) のうち旅客の「乗用車」が 10.5%、貨物の「貨物自動車／トラック」が 6.7%であった。

CO₂ 排出量の増大を支えている社会経済的要因として、産業部門の「鉄鋼」と運輸部門の「自動車」に、ここから着目していく。

まず、産業部門の「鉄鋼」に関して、日本鉄鋼連盟「受注統計／時系列」によると、2010 年の鉄鋼の用途別受注高は、最終用途の判明しているもので「自動車用」が普通鋼で 12.9%、特殊鋼で 20.2%と最も高かった。

次に、運輸部門の「自動車」に関して、国土交通省総合政策局編『交通経済統計要覧（平成 22 年版）』によると、総輸送量で旅客が 2003 年度、貨物が 2007 年度まで上昇傾向にあるなか、輸送手段別シェアでは旅客で 1970 年代中頃から「乗用車」の「自家用」が首位となり、2009 年は 51.2%であった。貨物では「自動車（営業用＋自家用）」が 1990 年代以降、内航海運を抜いて首位となり、2009 年は 63.9%となった。これにくらべて、単位輸送量あたりで温室効果ガス排出量、エネルギー消費量ともに自動車よりもはるかに低い⁷⁾鉄道のシェアは、1960 年代から減少を続けており、2010 年では旅客が 28.7%、貨物が 3.9%にまで下落している。

以上から、交通運輸の自動車への依存の上昇が、CO₂ 排出量とエネルギー消費の増大に極めて関連しているということがうかがえる。

3. 当考察の対象・主題と接近方法

1) 当考察の対象・主題

本考察では、「持続可能型社会」を中心的主題とし、日本国内の消費生活に関わる問題を主対象とする。そこで、これを考えるための最も重要なキーワードといえる「持続可能」の意味について、確認しておきたい。

世界的に普及した文書において、「持続可能」という用語が最初に登場したのは、1980 年の『世界保全戦略』（IUCN（国際自然保護連合）が UNEP（国連環境計画）および WWF（世界自然保護基金）と共同で作成した文書）にお

ける「持続可能な開発」という文言であるとされている⁸⁾。

この文書において「持続可能な開発」自体の直接の定義はない⁹⁾が、「開発」と「保全」の定義は、次の通り¹⁰⁾である。「開発」とは、人間にとって必要なことがらを満たし、人間生活の質を改善するために生物圏を改変し、人的、資金的、生物的、非生物的資源を利用することであり、「保全」とは、将来の世代のニーズと願望を満たす潜在的能力を維持しつつ、現代の世代に最大の持続可能な便益をもたらすような人間の生物圏利用の管理であるとされる。

「持続可能な開発」という文言はその後、1987年の国連「環境と開発に関する世界委員会（WCED）」の最終報告書“*Our Common Future*”において定義づけられるようになる。それは「将来の世代の欲求を充たしつつ、現代の世代の欲求をも満足させるような開発」¹¹⁾であるとされている。

なお、「持続可能な開発」に関しては、「持続可能な発展」と訳されるのが望ましいとする説もある。例えば、環境科学者の原科幸彦氏は、「日本のような、開発の進んだ経済先進国では、これ以上の開発の推進よりも、環境や生活の質の向上を目指すべきであり、この意味では『(持続可能な) 発展』と訳されるのが適切」としている¹²⁾。

さて、“*Our Common Future*”における「持続可能な開発」の概念が満たされる要件として、「生態系を破壊することなく、かつすべての人々にとって妥当な消費水準を目指した価値観を作り上げること」が掲げられている¹³⁾。これは、開発途上国における貧困と政治的・経済的不公正は、生態学的な危機の原因であるとする見解によるものとされている。

その後、1991年には『新・世界保全戦略』が前出のIUCN、UNEP、WWFによって作成・公表される。ここでは、「持続可能な発展」として、人々の生活の質的改善を、その生活支持基盤となっている各生態系の収容能力限度内で達成することを意味することが確認される¹⁴⁾。

さらに、1992年の「環境と開発に関する国際連合会議」（いわゆるリオデジャネイロ「地球サミット」）において、「持続可能な開発」の概念は、第1～5原則で定義的に説明されている¹⁵⁾。要約すると、第1原則では自然と調和しつつ健康で生産的な生活、第2原則では自国資源の開発権の尊重と他国への環境加

害の防止、第3原則では現在および将来の世代の開発ならびに環境上の必要性の公平化、第4原則では環境保護を開発過程に不可分なものとする、第5原則では貧困の撲滅が掲げられている。

以上から、消費生活様式における「持続可能性」とは、自然資源の有限性に配慮し、環境破壊による人間生活への影響を未然に防止すべく、可能な限り環境負荷を高めない水準に合わせた社会・経済システムの再構築を意味するものと捉えることができる。

2) 接近方法

当考察ではとりわけ、消費生活様式の持続可能型社会への対応例として、「グリーンコンシューマー運動」をはじめ、「ロハス」、「スローフード運動」、「フードマイレージ」、「モビリティ・マネジメント」などの動きに着目する。そのため、当考察では、研究への入り口として、これらの事例にかかわった人々の著作に接近することを優先した。そこで、次節においてこれらの対応例を紹介する前に、次節で紹介する先行関連著作の接近方法をまとめることとする。

「グリーンコンシューマー」では、枚本育生氏の同名著書において、わが国での同運動の発端がごみ問題やリサイクルへの関心によるものであることが、自ら運動に中心的に携わった実践者の視点から説明されている。

「ロハス」では、この言葉が初めて紹介された“The Cultural Creatives”という著作の視点が主に、マーケティング分析であるため、説明の中心は環境配慮型商品の市場規模と、これらを購入する層の文化的背景の分析にある。

「スローフード運動」については、研究書や実践書よりも、島村奈津氏の取材記『スローフードな人生！』において比較的詳細に説明されている。

「フードマイレージ」では、農林水産省職員である著者が、主として国内農業の衰退化防止、活性化の視点から、輸入農産物の長距離輸送がもたらす環境負荷の増大が問題であることを説いている。

「モビリティ・マネジメント」は、元来、環境負荷軽減よりも、都市渋滞を抑制するための公共交通機関活用策に重点が置かれているが、鉄道やバスの活用は前節で触れたように、環境負荷軽減に役立つとされている。実践に関わっ

ている学識者の手法は、主に土木工学系の政策科学アプローチが中心である。

以上のように、消費生活様式の持続可能型社会への対応という分野への接近方法は、多岐の学術分野にわたる領域横断的な特徴を有すると考えられる。そのため、今後の本格的な研究への移行にあたっては、「持続可能」や「ライフスタイル」といった検索語句をもとに、関連学術論文の収集が必要となる。

4. 消費生活様式の持続可能型社会への対応方法

消費生活様式（俗に「ライフスタイル」ともいわれる）を持続可能型社会に対応させる方法として、従来からいくつかの動きがみられる。本節では、消費者側が財やサービスの選択を変えることによって、環境負荷を軽減する手法のものをとりあげる。

1) グリーンコンシューマー運動

この運動は「グリーン・コンシューマリズム」とも呼ばれる。「グリーンコンシューマー」とは、「環境を大切にしてい買い物をする人」¹⁶⁾を意味する。

グリーンコンシューマー運動の始まりは、1988年に英国で発刊された“The Green Consumer Guide”によるものであるとされている。この本は、地球規模の環境問題（1980年代後半からクローズアップされるようになった地球温暖化、酸性雨、オゾン層破壊、海洋汚染、森林破壊など）への対応が目的とされている。そして、環境負荷の少ない商品やサービスの購入方法、環境活動に取り組んでいる店や企業の紹介、そしてスーパーチェーンの評価などを通して、グリーンコンシューマーとして買い物をすることが、地球環境問題へ取り組むことになるという提案をしているのが特徴である¹⁷⁾。

日本でも、この本から影響を受けて、京都市の市民団体「ごみ問題市民会議」が地域版買い物ガイドを1991年に作成し、後にその後継団体とされるNGO「環境市民」のメンバーが中心となり、全国版の『地球にやさしい買い物ガイド』を企画、1994年に発行している¹⁸⁾。この全国版ガイドの特徴は、運動発祥の地である英国にはない、次の「グリーンコンシューマー10原則」が、消費行動をする人々の目安として掲げられていることである¹⁹⁾。

- ①必要なものを必要な量だけ買う
- ②使い捨て商品だけではなく、長く使えるものを選ぶ
- ③容器や包装はないものを最優先し、次に最小限のもの、容器は再使用できるものを選ぶ
- ④作るとき、使うとき、捨てるときに、資源とエネルギー消費のないものを選ぶ
- ⑤化学物質による環境汚染と健康への影響の少ないものを選ぶ
- ⑥自然と生物多様性をそこなわないものを選ぶ
- ⑦近くで生産・製造されたものを選ぶ
- ⑧作る人に公正な分配が保証されるものを選ぶ
- ⑨リサイクルされたもの、リサイクルシステムのあるものを選ぶ
- ⑩環境問題に熱心に取り組み、環境情報を公開しているメーカーや店を選ぶ

ごみ問題を由来とする市民団体が中心となって企画された影響からか、ごみ減量やリサイクル推進に関連する内容に重点が置かれているのがうかがえる。

ところで日本の場合、1960～80年代の消費者運動では、環境や健康に悪影響を及ぼす商品に関して、商品の供給者である企業や、企業の活動を監督する行政機関を批判・非難する手法が主流であった。これにくらべて「グリーンコンシューマー運動」では、消費者自身が環境面で問題のある商品を選択しない権利を提起するとともに、商品選択行動を通じて、商品の供給者（製造業から、農林水産物の個人生産者に至るまで）に対し、環境配慮型商品の生産・流通を求めること、あるいは、行政に対しこのような生産・流通を盛んにさせる社会的条件（設備面や資金面）の醸成を求めるといった効果も考えられる。

2) スローフード運動

1986年5月に始まった、歴史的建造物の多いイタリア・ローマ旧市街地へのマクドナルド進出に反対する、地元住民や文化人の運動が発端である²⁰⁾。この運動の取材記である島村奈津氏の『スローフードな人生！』によると、「スローフード運動」は、ファストフードの世界的普及による食生活の没個性化に反対

し、郷土料理の風味と豊かさを再発見する運動であるという²¹⁾。

つまり、この運動は、単なる「ファストフード」反対運動ではない。ファストフードによる食文化の画一化を強制されないようにするための運動である。それは、各地の伝統的食文化を相互に尊重し、守りあう運動であることを意味する。伝統的食文化は、それぞれの地域の生態系に根ざした自然資源の有限性のなかで育まれてきたものである。自然資源の成育（生育）から、人間による採取・運搬・調理に至るまで、各地の自然条件に即した生活の知恵を通じて、手間や時間をかけながら、自らの口に入るのを心待ちにするのが、この運動の特徴である。

このような捉え方は、オン・デマンドかつリアルタイムな「ひと・もの・かね」の取引を至上とし、そのための資源エネルギーが大量に投入される結果、地球上の諸資源の取奪・枯渇を早め得るファストフード型社会経済システムと対極をなすものといえる。

その後、1989年に国際スローフード協会がパリで発足し、日本でも、2004年に国内組織「スローフードジャパン」が結成されるに至った²²⁾。

3) ロハス

「ロハス」(LOHAS)とは、Lifestyles Of Health And Sustainability（健康と環境に配慮した生活様式）の頭文字をとった略語である。この用語は2000年に米国で刊行された“The Cultural Creatives”という本において紹介されて以来、世界的に注目されるようになった。

この用語は、先の「グリーンコンシューマー運動」や「スローフード運動」のような、集合的な社会運動を指すものではなく、市場動向分析の一環として、不特定の人々の消費トレンドを表現するために使われる名称である。

この本が刊行された2000年の1年間での全米における、健康と環境に配慮した生活様式に関連する産業の市場規模は、持続可能型経済（省エネ技術、自然エネルギー、リサイクルなど／約765億ドル）、生態系重視のライフスタイル（環境配慮型商品、エコ・ツーリズムなど／約812億ドル）、健康生活関連（自然食品、オーガニック雑貨など／約320億ドル）、代替医療（自然療法、アロ

マセラピーなど／約 307 億ドル)、そして自己啓発 (環境関連の情報媒体、ヨガ、瞑想など／約 106 億ドル) の計、約 2,310 億ドルであり、このような市場規模の総称として、lohas industry という用語が初めて用いられた²³⁾。

総額 2,310 億ドルは、同年の全米個人消費支出総額 (米国商務省経済分析局統計) の 3.4% でしかないが、1990 年代の 10 年間に「健康生活関連」分野の市場規模が年平均 20% 以上の割合で成長したこと、そして「代替医療」分野において 1990～97 年の間に利用件数で 47.3%、総支出額で 45.2% の増加があったことから、これだけ高い伸びしろをもつ産業として、LOHAS は無視できないということである²⁴⁾。

同書によると、lohas industry の消費を支える層が、本の題名である Cultural Creatives であるという。この層は、米国で伝統的に根強いとされる Moderns 層 (都市化や工業化、現世的世界観を重視)、そしてこれに対抗して出現した Traditionals 層 (信仰心の厚い保守的世界観) の双方と全く異なる新しい層であるとされる²⁵⁾。Cultural Creatives 層は、過度の消費を伴う物量的充足よりも、生態系や環境とともに、自己の内面的な精神の充実をも重視し、その出現は 1960 年代にまで遡及することができる²⁶⁾。

わが国で「ロハス」が初めてとりあげられたのは、雑誌『ソトコト』2004 年 4 月号においてである。「一人一人の LOHAS 魂に火がつき、互いの存在に気付いて手をつなぎ合って初めて、私たちは本当に持続可能な地球の未来を手にするための一歩を踏み出せる」というキャッチフレーズで紹介された²⁷⁾。

4) フードマイレージ (フードマイルズ運動)

先の 1) ～ 3) で挙げた運動の特徴をまとめると、1 節で触れたように、やはり消費財にその対象が集中しているといえる。しかし、中間財を対象としたライフスタイルの変革運動もなかったわけではない。

「フードマイレージ」とは、食料の輸送量と輸送距離を総合的・定量的に把握することを目的とした指標ないし考え方のことであり、特に食料の輸送に伴い排出される二酸化炭素が地球環境に与える負荷という観点に着目するものである²⁸⁾。このフードマイレージ計測のもととなったのが、英国の非政府団体

「サステイン」(Sustain: The alliance for better food and farming) が中心になって 1994 年から展開している「フードマイルズ運動」であるという。これは、食品の重量に輸送距離をかけ合わせた指標であるフードマイルズを意識して、なるべく地域内で生産された食料を消費することなどにより、環境負荷を低減させていこうという運動である²⁹⁾。

日本では、環境 NGO や NPO において、食生活をテーマとする団体で 2000 年代から実施例がみられる。「大地を守る会」では、2005 年 4 月から「フードマイレージ・キャンペーン」と称して、食材ごとの二酸化炭素削減量を計算し、ウェブサイトで公表するなどの工夫をしている³⁰⁾。また、「NPO 法人コミュニティスクール・まちデザイン」では、主に小中学校の「総合的な学習の時間」を通じて、フードマイレージの考え方を紹介している³¹⁾。

5) モビリティ・マネジメント

中間財に関するライフスタイル変革運動は、先の食品流通のあり方のみならず、旅客交通機関の選択という分野においても、出現している。

「モビリティ・マネジメント」(MM) とは、「ひとり一人のモビリティ (移動) が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策」³²⁾を意味するものである。

豪州の「トラベルブレンディングプログラム」を手本とした MM は、都市部の渋滞解消を主目的とした交通需要マネジメント (TDM) 推進のために、混雑地域における公共交通の利用を推進する交通教育プログラムであり、日本では、札幌市内で 1999 年度に試行段階として一般向け、2000 年度から小学校の「総合的な学習の時間」向けに導入されて以来、国土交通省の地方整備局 (道路行政) や地方運輸局 (運輸行政) 等により、主として各地の渋滞地域の大規模事業所や小・中学校向けに導入されている。他の多くの TDM が混雑地域への自家用車の乗り入れ禁止などの交通規制を伴うものであるのに対し、MM は、交通行為者の交通手段選択行動を変容させる心理的方策である。

MM の主たる対象は、渋滞地域の小・中学生もしくは、製造物流に関連する大規模事業者の従業員が殆どであり、とりわけ学校教育においては、小・中学

生に重点が置かれている。その理由は、2005年に土木学会から刊行された『モビリティ・マネジメント（MM）の手引き』によると、「全ての国民が義務教育を受ける」³³⁾からであるという。

MMは渋滞解消を主目的とした方策であるが、公共交通機関の活用はエネルギー消費や環境負荷の軽減につながることから、交通手段の自家用車への依存がもたらす、温室効果ガスの排出増による環境問題にも触れている³⁴⁾。

5. 持続可能型社会への対応にあたって想定される課題

前節において、消費生活様式を持続可能型社会に対応させる方法を概観してきたが、いくつかの課題が想定できる。

まず、消費生活の豊かさを追求してきた多くの生活者にとって、エネルギー消費や温室効果ガスの抑制が、消費そのものの抑制につながることへの警戒心が想定できる。これに関連して、環境保全のために貧困対策が疎かになってはならないとする視点も出てきている³⁵⁾。

確かに、一方的な環境保護思想の押しつけには無理があると考えられる。真に環境保護が必要であれば、環境破壊の発生源に対する批判に集中するよりも、ある種の環境リスクや資源浪費がなぜこれまで社会的に容認されてきたかを考えてみる必要があると思われる。

例えば、国内農産物よりも輸入品の販売価格が安い場合、後者を購入することがフードマイレージの視点で環境負荷が高く、望ましくないことであるとわかっていても、所得が低ければそれなりの価格の品物しか選択できない。これこそまさに、上述した環境保全と貧困対策との関係で捉えることができる。つまり、経済的弱者が環境負荷の上昇に加担せざるを得なくなっている状況が実在することにも、目をつぶることはできないといえる。

そうした現状からであろうか。前出の『グリーンコンシューマー』では、「ロハス」で紹介されている Cultural Creatives 層が比較的富裕な人々である点を捉え、「より高いものを買わせること、より多く売ることを目的として環境や健康をういようとするなら、現在の社会状況からは本末転倒であり、本当に環境と健康を願う多くの人々からは見透かされてしまうでしょう」³⁶⁾として、ロハ

スそのものを警戒している。

それから、中間財、特に交通手段の選択に関して言及するならば、「モビリティ・マネジメント」を実践するにしても、多くの生活圏においてスプロール化（都市機能の無秩序分散）が進んだ今日、公共交通機関に容易にアクセスできる首都圏といえども自家用車を利用できなければ雇用にありつけない層が多い状況では、スプロール化された土地利用そのものの見直しが先に必要となる。

例えば、国土交通省では「コンパクト・シティ」と称して、都市機能の集約化を目的とした中心市街地活性化を政策メニューの一つに掲げている。これが可能となれば、公共交通機関の集客増につながる交通需要の集約化のみならず、電気、ガス、水道などのインフラストラクチャーの敷設距離を抑制できるため、エネルギー消費の抑制（随伴的に、CO₂ 排出量の抑制）も期待される。しかしながらこれにも、スプロール化された郊外から中心市街地への移住を伴う場合の住民の抵抗（人工的に開発された郊外といえども、そこで生まれ育った人にはかけがえのない「ふるさと」であることに違いない）などが想定される。

そして、最も重要と思われる課題は、本稿で触れた、消費生活様式を変革する諸運動について、どれだけの数の人々が認知しているかという問題である。いくら優れた方策であっても、それが少数の層にしか知られていなければ、変革の力にはなりにくい。そのような諸運動の存在を（肯定・否定は別に）知らせる手段として、学校の環境教育が有効活用されているかどうかについても、いま一度調査が必要であると考えられる。

6. おわりに

今後の研究にあたっての課題を、以下に整理してみたい。

3節で述べたが、消費生活様式の持続可能型社会への対応という分野の研究は、多岐の学術分野にわたる。そのため、「持続可能」や「ライフスタイル」といったキーワードを軸にした関連文献・論文類の収集を進め、消費生活様式の変革をテーマにした運動や方策の主体・目的・対象などを分類できるようにしたい。

次に、5節の課題で触れたように、比較的低所得の人々にとって入手しやすい財やサービスにおいて、環境負荷の高いものが少なくない現状から、持続可

能型社会への対応にあたり、経済的弱者をなるべく疎外しない方法が可能かどうかの検討も、視野に入れていきたい。

そして、今後の研究で扱う数値データについても、実証可能な情報を収集することに注力したい。とりわけ、スプロール化によるエネルギー消費の増大(電力・交通・その他インフラ)がどのようなものであるかについて、具体的な数値や、集計の特徴についての情報収集を強化していきたい。

筆者は「エコロジー論」を担当しているが、ここで扱う「エコロジー」の対象は、単に自然環境に関わる生態系のみを範囲とするものではなく、生態系の改変に伴う人間生活への影響をもたらす要因となる社会・経済システムをも、生態系的に捉えていきたいと考えている。今後の本格的な研究への移行にあたって、そうした捉え方をより具現化できるようにすることを、目標としたい。

註

- 1) 資源エネルギー庁『エネルギー白書 2011』、113 頁。
- 2) 同上書、116 頁。
- 3) 内閣府原子力委員会『原子力白書』、95 頁。
- 4) 一般的には「地球温暖化問題」と呼称されることが多いが、温室効果ガスのもたらす影響が温暖化以外の気候変動を伴うこともある点、あるいは地球温暖化懐疑論も存在する点に配慮して、とりあえず「気候変動問題」としておく。
- 5) <http://www-gio.nies.go.jp/aboutghg/nir/nir-j.html> で入手可。
- 6) 発電や熱供給によるエネルギー消費のもたらす CO2 排出量を、これらの用途先に振り分けた数値のこと。例えば、電車を動かすための発電で排出された分は、「運輸部門」の「鉄道」の部で集計されている。
- 7) 2010 年度の単位輸送量あたり温室効果ガス排出量は、国土交通省ホームページ「運輸部門における二酸化炭素排出量」(http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html) によると、旅客では自家用自動車が鉄道の 9.4 倍、航空が 5.7 倍、バスが 2.7 倍であり、貨物では自家用貨物車が鉄道の 45.0 倍、営業用貨物車が 6.3 倍、船舶が 1.9 倍であった。また、同年度の単位輸送量あたりエネルギー消費量は、同省ホームページ「交通関連統計資料集」(<http://www.mlit.go.jp/statistics/kotsusiryo.html>) によると、旅客ではバスが鉄道の 1.7 倍、乗用車が 6.6 倍、航空が 4.0 倍であり、貨物では自動車が鉄道の 7.3 倍、内航海運が 1.2 倍であった。

- 8) 倉阪秀史『環境政策論』2004年、信山社、97頁。
- 9) 環境省ホームページ『環境白書』（平成4年版）
- 10) “World Conservation Strategy”, IUCN-UNEP-WWF, 1980, section 1, clause 3-4.
- 11) 大来佐武郎監修『地球の未来を守るために』（“Our Common Future”訳書）1987年、福武書店、66頁。
- 12) 寄本勝美、原科幸彦、寺西俊一編著『地球時代の自治体環境政策』2002年、ぎょうせい、28-29頁。
- 13) 上掲書11)、67頁。
- 14) 上掲書8)、99頁。
- 15) 環境省環境基本問題懇談会（第2回）配布資料、2003年、1頁。
- 16) 枚本育生『グリーンコンシューマー』2006年、昭和堂、7頁。
- 17) 同上書、9-10頁。
- 18) 同上書、123頁。
- 19) 同上書、85-87頁。
- 20) 島村奈津『スローフードな人生！』2003年、新潮社、67-69頁。
- 21) 同上書、13-14頁「スローフード宣言」（悦楽の保持と権利のための国際運動）を要約。
- 22) スローフードジャパンホームページ（<http://www.slowfoodjapan.net/enkaku/>）
- 23) P.H.Ray, S.R.Anderson, “The Cultural Creatives”, Three Rivers Press, 2000, p.329.
- 24) Ibid., p.330.
- 25) Ibid., p.82.
- 26) Ibid., p.4.
- 27) 『ソトコト』木楽舎、2004年4月号、31頁。
- 28) 中田哲也『フード・マイレージ』2007年、日本評論社、94頁。
- 29) 同上書、95頁。
- 30) 同上書、184頁。
- 31) 同上書、188-189頁。
- 32) 土木学会土木計画学研究委員会『モビリティ・マネジメント（MM）の手引き』土木学会、2005年、1頁。
- 33) 同上書76頁によると、MMの主たる対象が小・中学校である理由は、「全ての国民が義務教育を受ける」からであるとされている。
- 34) 同上書、34頁。
- 35) この種の著作で代表的なものとして、ヴァーツラフ・クラウス『環境主義は本当に正しいか』住友進訳、2010年、日経BP社をあげることができる。
- 36) 上掲書16)、91頁。